

# 清代台湾地方的开发与岛上对外交通

李祖基\*

〔摘要〕 一个地区交通的发达与否与该地区开发的程度及经济发展的水平息息相关。清初台湾大部分土地尚未开发,经济相对比较落后,岛上对外交通限于鹿耳门一处。其后,由于大陆移民大量来台,中、北部的开发迅速展开,人员的往来、货物的流通大大增加。清政府“顺舆情,资民便”,从乾隆四十九年起相继开设了鹿港、八里坌、五条石、乌石港等作为对外往来的口岸,岛上对外交通有了较大的发展。晚清,随着通商口岸的开放以及糖、茶、樟脑、煤矿等产业兴起,台湾岛上对外航运交通空前繁盛,然而,由于中国的贫弱和列强的侵略,当时台湾对外的航运交通竟多为列强所把持。

〔关键词〕 清代台湾 土地开发 经济发展 对外交通

台湾为我国第一大岛,与东南闽浙粤诸省一衣带水,隔海相望,岛上的对外交通早先完全通过海运进行。虽然根据史料的记载台湾与祖国大陆间的联系,可以追溯到1700多年前的三国时代,但岛上经常性的、有一定规模的对外交通往来则始于明末清初。

根据王业键先生的观点,清代中国可以分成三个地区:(一)已开发地区;(二)新开发地区;(三)未开发地区。与台湾隔海相望的东南沿海各省属已开发的地区,明清时期该地区经济的发展从本质来说变化不大;而台湾则属于新开发地区,明末开始,尤其是入清以后,土地的开发相对迅速,地方经济的发展很快,其对岛上对外交通的发展也产生了很大的影响。本文即从这一角度出发,探讨清代台湾地方的开发、经济的发展与岛上对外交通的互动关系,并提出自己的一些看法。

## 一、清初鹿耳门与厦门的单口对渡

1683年郑克塽投降之后,康熙皇帝采纳施琅等人的建议将台湾收归版图,设立一府三县,派官治理。清朝初年,台湾岛上对外交通限于鹿耳门一口与厦门港单口对渡,出入的船只人货须经两地文武汛口员弁挂号查验。对于清初这种单口对渡的规定,许多台湾史论著都持批评的意见,认为这是清廷消极的治台方针的体现,其目的是要“限制大陆人民、船舶渡台”等等。笔者认为清初鹿耳门与厦门单口对渡的规定是与当时台湾岛上土地开发的进程和经济发展的实际情况相适应的,其原因主要是经济层面的,而不是政治层面的。

隋唐以后,中国的经济重心开始由北方转移到南方。宋元时期东南沿海地区对外的经济关系有了很大发展,与台湾一水之隔的泉州已成为世界性的大港口,商船航路远达波斯、阿拉伯等地。迨至明代,朝贡贸易兴起,东南亚、琉球及日本等地来华的贡船络绎于途。然而,近在

\* 作者单位:厦门大学台湾研究中心

咫尺的台湾却没有与大陆建立起商贸以及交通的关系,尽管当时并没有什么禁渡的规定。这到底是什么原因呢?这是因为当时台湾的社会和经济的发展还处于一种很低的水平上,虽然文献中已有关于汉人移居台湾的记载,但岛上占人口绝大多数的原住民仍处于史前的原始社会,生产力十分低下,既没有什么商品要向外输出,也没有从外部进口商品的需求。一直到万历年间陈第撰写《东番记》时,情况仍然如此。

明天启年间,颜思齐、郑芝龙集团入台之后,大陆来台的汉人逐渐增多,台湾开发的历史翻开了新的一页。1624年,荷兰人在澎湖被明军赶出后乘机占领了台湾,开始了在台38年的殖民统治。尽管荷兰人也对岸的福建招徕移民,但主要是把台湾当作中国—日本—巴达维亚间三角贸易的中转站,经营的重点在于海上贸易的商业利益,而非土地的开发。所以,荷据时期岛上经济的发展并不明显,土地的开发限于台南附近一隅之地。

明郑时期,入台的汉人数量有较大的增加,包括军队、官员等约有20万人左右。开发的范围除了台南地区之外,在南北两路也有若干点状的分布。耕地面积包括官佃田园、文武官田园达30 053甲<sup>①</sup>。此外,还有由军队屯垦的营盘田。郑氏时期仍保持着海外贸易,但主要也是利用大陆的商品,清朝实行迁界禁海以后,货源断绝,难有作为。

施琅平台之后,政权的更替对台湾的开发产生了不少负面的影响,地方经济一度出现衰退的现象。其一是人口的减少。郑氏投降之后,清政府将部分台湾居民迁回内地,所谓“伪藩、伪文武官员、丁卒与各省难民相率还籍,近有其半”<sup>②</sup>。其二是耕地的荒芜。人口大幅减少的直接结果就是农业劳动力的缺乏,由于这个原因,不少郑氏时期已经开垦出来的田园又被抛荒了。据蒋毓英《台湾府志》记载,清政府接收后全台底定存册的田园面积只有18 454甲,与原来“伪额”相比,减少了近四成<sup>③</sup>。清初的台湾,“地广人稀,萧条满眼,蕞尔郡治之外,南北两路,一望尽绿草黄沙,绵邈无际。故郭外之乡不曰乡,而总名之曰‘草地’。荒村野火,于丛草中见之。草地之民所居之屋,皆诛茅编竹为之,无木梁瓦盖,经年即坏。风吹卧榻,雨滴寒厨,劲风积霖,多倾巢之恐。男女无完体之衣,适口乏肥甘之味;衢路衣冠,偶或遇之,疲瘵惨淡之状,不堪睹闻”<sup>④</sup>。

面对这一情景,许多台湾官员都以招徕开垦为己任,然而,最初民间的响应并不热烈。首任诸罗县令季麒光在《条陈台湾事宜文》中就称:“卑县设法招徕,时虽有授廩附籍之人,然重洋间隔,闻多畏阻不前”<sup>⑤</sup>。首任台湾总兵杨文魁也感叹道:“奈阻于风涛,招徕不易”<sup>⑥</sup>。

所以,清初台湾虽设立三县,但除了附郭的台湾县之外,南北二路的风山县和诸罗县的大部分地区还是尚未开发的处女地,不是“深林障蔽,数百里不见天日”的原始森林,就是茫茫无际,人烟稀少的荒埔草地。野兽出没,瘴气疠疫时作。“凤山以南至下淡水等处,早夜东风盛发,及晡郁热,入夜寒凉,冷热失宜。以水土多瘴,人民易染疾病”<sup>⑦</sup>。由于水土恶毒,瘴气深重,自康熙二十三年至四十六年的九任凤山县巡检(巡检司署设在东港)中,除沈翔昇一任系“告老解任”外,其余“历任卒于官,甚至阖家无一生还者”<sup>⑧</sup>,其环境条件之恶劣可想而知。至于北路诸罗县,则是“半线以北,山愈深,土愈燥,烟瘴愈厉,人民鲜至”<sup>⑨</sup>;“流移开垦之众,极远不过斗六门,……虎尾、大肚,人已视为畏途”<sup>⑩</sup>。

这种情况持续了十几年仍无多大改变,康熙三十六年来台湾的郁永河在其游记中记道:“诸罗、凤山无民,所隶皆土著番人”<sup>⑪</sup>。闻知其欲往北投采硫,台湾知府靳治扬、同知齐体物等人咸谓曰:“君不闻鸡笼、淡水水土之恶乎?人至即病,病辄死,凡隶役闻鸡笼、淡水之遣,皆歔歔悲叹,如使绝域。水师例春秋更戍,以得生还为幸,……”<sup>⑫</sup>;郁氏之乡人参军尹君、县尉戚君闻讯也来劝阻,曰:“客秋朱友龙谋不轨,总戎王公命某弁率百人戍下淡水,才两月,无一人还

者。下淡水且然,况鸡笼、淡水远恶尤甚乎?”又曰:“县役某与其侣四人往,仅以身返,此皆近事,君胡不自爱?”<sup>③</sup>

郁永河自郡治北上,历二十日始抵北投,其所著《裨海纪游》详述沿途所见,自郡城以北,大肚溪以南多为原住民;所经之地除佳里兴外,均为番社聚落。自大甲溪以北,“经过番社皆空室,求一勺水不可得,得见一人辄喜”<sup>④</sup>。“自竹塹迄南嵌,八九十里,不见一人一屋,求一树就阴不得……途中遇麋、鹿、麝、麂逐队行,甚伙……既至南嵌,入深管中,披荆度莽,冠履俱败,真狐貉之窟,非人类所宜至也”<sup>⑤</sup>。其所见的台北平原则是“平原一望,罔非茂草,劲者覆顶,弱者蔽肩,车驰其中,如在地底。草稍割面破项,蚊蚋苍蝇,吮啞肌体,如饥鹰饿虎扑逐不去。炎日又曝之,项背欲裂,已极人世劳瘁”<sup>⑥</sup>。

诸罗县不仅其他地方没有开发,就连县治所在也是草莱一片,在最初的二十年里,文武各官一直侨居于距郡城不远的佳里兴办公<sup>⑦</sup>。

从上所述我们可以了解清初台湾开发的基本情况,而岛上对外交通不可能不受地方的开发、经济发展的制约,所以,由鹿耳门一口与厦门对渡应当说是由当时台湾地方的开发和经济发展的水平所决定的。

## 二、台湾中、北部地区的开发与鹿港、八里坌等口岸的开放

自康熙四十年开始,台湾的开发有了比较长足的进展,一个明显的标志就是大陆移民一改以往“阻于风涛”裹足不前的态度,开始以较大的规模渡海来台。首先是,除了原有的漳州、泉州二府的移民之外,闽西和粤东的客家移民也开始在台湾出现,加入开发台湾的行列。黄叔璥《台海使槎录》载:“康熙四十二年,台、诸民人招汀州属县民垦治,后往来渐众”<sup>⑧</sup>。康熙五十六年成书的《诸罗县志》也记道:“佃田者,多内地依山之犷悍无赖下贫触法亡命,潮人尤多,厥名曰:‘客’。多者千人,少亦数百,号曰‘客庄’”<sup>⑨</sup>。康熙末年来台参与平定朱一贵起义的蓝鼎元也记道:“广东饶平、程乡、大埔、平远等县之人赴台佣雇佃田者谓之‘客仔’。每村聚居千人或数百人,谓之‘客庄’”<sup>⑩</sup>。其次是,许多民众未按规定申领照单,开始以各种方式偷渡来台。以至于康熙四十一年任台湾县令的陈瑸在《条陈台湾县事宜》中不得不重申移民渡台必须领照并经查验的有关规定,并建议由“宪牌申飭厦门、金门、铜山把口各官,于商船载客不得因有货物,便轻填上报单,须把口官逐名验有本地方官照票或官部照牌方许渡载至台湾;把口官悉照原报单逐名验明,方许登岸”<sup>⑪</sup>。康熙五十年,台湾知府周元文在《申禁无照偷渡客民详稿》中也提到:“闽、广沿海各郡之民,无产业家室者,俱冒险而来,以至人民聚集日众。经蒙上宪洞悉情形设法严缉,已不啻至再、至三矣。詎意奸顽商艘并营哨船只辄将无照之人,每船百余名或多至二百余名偷渡来台,……以致台、厦两同知稽查莫及”<sup>⑫</sup>。据周元文所称,当时“闽、广之梯航日众,综稽簿籍,每岁以十数万计”<sup>⑬</sup>。这与当初“招徕不易”的情形相比,大不相同。

与移民大量渡海来台相对应的则是土地的垦辟速度也明显加快,整个岛上的开发如火如荼,大有一日千里之势。以北路诸罗为例,“当设县之始,县治草莱,文武各官侨居佳里兴,流移开垦之众,极远不过斗六门。北路防汛至半线、牛骂而止,……虎尾、大肚,人已视为畏途”,“崩山、后垵、中港、竹塹、南嵌各港舟楫未通,虽入职方,无异化外”<sup>⑭</sup>。到康熙四十三年秩官、营汛奉文归治之时,“流移开垦之众已过渐斗六门以北”<sup>⑮</sup>。四十九年,设淡水分防千总,增大甲以上七塘,“数年间而流移开垦之众,又渐过半线、大肚溪以北矣”<sup>⑯</sup>。与此同时,由陈赖章等垦号请得《大佳腊垦荒告示》,揭开了茂草蔽肩的台北平原垦辟的序幕<sup>⑰</sup>。许多原为番民的鹿场麻

地,也为移民占耕。时任北路营参将的阮蔡文在《竹塹社》一诗中所吟咏的“鹿场半被流民开,艺麻之余兼艺黍”,指的就是这种情景。到康熙五十六年《诸罗县志》成书之前已经是“流移日多,乃至南日、后垵、竹塹、南嵌,所在而有”<sup>②</sup>。

为了适应台湾开发的进程,《诸罗县志》的作者提出“宜割半线以上别为一县,听民开垦自如”的建议。朱一贵起义之后,在半线地方另设一县的呼声更加高涨。经由巡台御史吴达礼、黄叔瓚等人奏请,雍正元年,清廷批准分诸罗县虎尾溪以北至大甲溪,设彰化县;大甲溪以北为淡水厅,设淡水海防同知管辖。雍正二年,清廷又覆准:“福建台湾各番鹿场闲旷地方可以垦种者,令地方官晓谕,听各番租与民人耕种”<sup>③</sup>。这一规定在某种程度上解决了土地开发与保护番产之间的矛盾,促进了土地的开垦。以彰化县为例,分治之初,耕地面积仅有原来由诸罗县拨归管辖的园 370 甲;到雍正十二年,该县单单新垦的田园面积已达 13 177 甲之多<sup>④</sup>,尽管这些报垦的田园面积远比实际开垦的田园面积要少,但当时台湾土地开发的速度之快由此也可见一斑。

至于台北平原,如前所述,从康熙末年开垦进行开发,其中较为有名的有:陈赖章、陈国起、戴天枢垦号开垦大佳腊地方;陈和议、胡同隆垦号开垦海山庄、内北投和坑仔口等三处草地;胡焯猷的胡林隆垦号开垦成子寮、贵子坑、营盘地方;郭宗嘏的施茂垦号开垦长道坑、沪尾、八里坌等地;林成祖垦号开垦新庄平原、板桥平原等地<sup>⑤</sup>。

雍、乾两朝是台湾开发史上的黄金时代。“漳、泉内地无稽之民,无田可耕,无工可佣,无食求觅。一到台地,上之可以致富,下之可以温饱。一切农工商贾以及百艺之末,计工授值,比内地率皆倍蓰”<sup>⑥</sup>。这对地狭人稠,饱受人口压力的闽、粤沿海人民来说无疑有着极大的吸引力。尽管清政府偷渡的禁令日益严厉,但“沿海内地处处可以登舟;台地沙澳,处处可以登岸”,故“民之渡台如水之趋下,群流奔注”<sup>⑦</sup>。面对一波又一波的移民潮的压力,清政府不得不采纳闽、粤地方官和巡台御史的建议,对原来颁布的大陆移民渡台规定进行若干调整和变动,于雍正十年至乾隆五年、乾隆十一年至十三年、乾隆二十五年至二十六年三次开禁,准许在台“有田产生业,平日安分循良之人”或“在台日久,置有恒产者”,由地方官查实给照,回原籍搬眷来台<sup>⑧</sup>。这几次的搬眷行动不仅大大地改善了台湾移民人口中严重失衡的性别结构和年龄结构,一定程度上消除了社会不安定的因素,而且也令许多来台的移民结束了“春初往耕,秋成卖谷还籍,置产贍家”的候鸟式的迁徙生活,在台湾安家定居下来。这对于台湾社会财富的积累、社区的建设、再生产的扩大以及台湾的进一步开发都有十分重大的意义。

这一时期台湾的土地开发除了量的扩张之外,更重要的还表现在质的提高,诸如农业耕作技术的改进、作物品种的增加等等,其中最主要的是陂、圳等一大批水利工程的修建以及接着而来的水田化运动。这些水利工程中较有名的如彰化县的施厝圳,康熙五十八年由庄民施长龄所筑<sup>⑨</sup>,其水源取自浊水溪,灌溉范围占彰化县所有十三半保中的八保,故又名八保圳,其对彰化平原的开发有重大影响。乾隆中叶,由业户林成祖等鸠佃所置的大安陂圳和永丰陂圳,大安陂圳宽二丈四尺,长十余里,灌溉大安寮至港仔嘴庄等田一千余甲<sup>⑩</sup>。乾隆二十六年,业户刘承绩鸠佃所置的万安陂圳,长二十余里,贯穿整个新庄平原,灌田达一千三百甲左右<sup>⑪</sup>。业户张必荣自乾隆三十年开始,历时八年凿成的永安陂圳,灌溉海山庄及摆接堡之西盛、柏仔林、兴直堡之新庄头、二三重埔等田六百余甲<sup>⑫</sup>。由垦号金合兴于乾隆三十八年筑成的大坪林圳,灌溉五庄,共有水分四百六十甲<sup>⑬</sup>。由郭锡瑠鸠佃于乾隆三十年开凿完成的青潭大圳(又称瑠公圳)灌溉田一千二百余甲,“对于台北平原的水田化产生无比的贡献”<sup>⑭</sup>。业户王世杰修筑的四百甲圳,灌溉隆恩息庄及北庄田四百余甲<sup>⑮</sup>。除上述这些较大型的水利工程之外,还有其他

为数众多规模较小的埤、圳、潭等水利工程分布在台湾各地,甚至连原来不谙耕种的平埔族也模仿学习汉人,自凿埤圳,灌溉水田<sup>④</sup>。

水田化的结果把大量原来靠天吃饭的下则园变为丰饶的水田,彰化平原和淡水地区成为台湾著名的产米之区。如连横《台湾通史》所说的:“当是时彰化初建,淡水亦开,移住之民,尽力畝亩,而施世榜、杨申志之流且投巨资,凿陂圳,以大兴地利。……以田育稻,以园植蔗。植蔗之后可收两年,改种杂谷,以休地力。而稻田则以水利之富,壅肥之厚,可岁岁耕也”<sup>⑤</sup>。

农业的发展促进了地方经济的繁荣,北路诸罗以上新开发地区大量的米、糖、豆、粟等农产品和农产加工品要输出到对岸福建沿海等缺粮地区;而台湾地方手工业不发达,所需的布、帛纺织品及各种生活日用品则需由大陆运来。人员的往来、货物进出,数量大大增加,由鹿耳门一口与厦门对渡已远远不能适应台湾地方的开发和经济发展的需求。北路的商贩、船只往往不顾原有的规定,贪便取利,由彰化的鹿港偷渡出洋,前往泉州的蚶江一带。不少无照之人也常常从蚶江、深沪等地偷渡入台,令守口官兵防不胜防。面对这一现实,闽省地方官员认识到由于地方的开发,经济的发展,“今较昔大不相侔,蚶江渡台,既可以顺舆情,又可以资民便,不宜仍行禁止”<sup>⑥</sup>。乾隆四十八年乃由福州将军兼署福建陆路提督永德及闽浙总督富勒浑等奏请“于鹿港、蚶江一带,照厦门、鹿耳门之例,设立专员,管理稽查,听民自便”<sup>⑦</sup>。次年,清廷覆准鹿港与蚶江设口对渡,鹿港成为继鹿耳门之后岛上第二个对外交通的正式港口,基本上解决了中部地区对外交通问题。

至于北部淡水厅在设治之初,并无对外交通的港口,造成米石壅积,器用缺乏。为纾解民众生活的不便,当时曾设社船四只,由淡水庄民金举殷实之人,详明取结,赴内地漳、泉造船给照,在厦贩买布帛烟茶器具等货赴淡,即由淡买米回棹。每年自九月起至十二月止,许其出口;其余月份,只准赴鹿耳门贸易。雍正六年社船数量增至六只,乾隆十年又增至十只<sup>⑧</sup>。然而,这种在时间和数量上均有严格限制的社船贸易已无法满足北部地区土地的开发和经济的发展以及随之而来的日益迫切的对外发展交通的需求。乾隆五十五年林爽文之乱平定之后不久,由福康安奏准在淡水厅的八里坌设口岸,对渡福州五虎门海口,以便商民;并令淡水同知等就近稽查,遇有船只出入即行挂验,其运载米石均照新定海口章程办理,不许藉端勒索<sup>⑨</sup>。至此,岛上对外正式交通的港口达到三个。

地方的开发,经济的发展促进了台湾岛内对外交通的发达,对外交通的发展,人员、货物来往的便利反过来又必然会推动地方的开发,经济的繁荣,两者相辅相成,相得益彰。嘉庆年间,吴沙率领漳、泉、粤三籍移民入垦噶玛兰平原获得成功就是一个例子。到嘉庆十六年(1811),台湾岛内的人口已达一百九十余万人<sup>⑩</sup>。新开放的鹿港、淡水港口,帆樯林立,街衢纵横,万商云集,盛况空前,内地有名的商家都在那里设立“郊行”<sup>⑪</sup>。两地在商业和对外交通上的地位已与台湾府城不相上下,时人并称其为“一府、二鹿、三艋舺”。

乾隆后期,岛上对外交通的口岸在增辟了鹿港与八里坌之后虽然已有三处,但原则上仍限于定点对渡,从鹿耳门挂验者,只航厦门;鹿港领单者,限驶蚶江;八里坌只能对渡五虎门;否则,即属违法。乾隆五十五年,闽浙总督伍拉纳奏准厦门“白底艇”欲赴鹿仔港贸易者,准由厦门同知挂验放行,迳赴鹿仔港,毋庸远赴蚶江<sup>⑫</sup>。所谓“白底艇”为较大型的渔船,春、冬渔汛准赴浙江省定海、镇海、象山海面捕鱼,定例不准经商,此次准赴鹿港贸易实属例外。而对专门由厦门对渡鹿耳门的商船“横洋船”来说,“仍止准对渡鹿耳门,毋许逾越鹿仔港”<sup>⑬</sup>。

这种僵化的对渡规定无疑会造成航线迂回,运费的提高,从而影响到台湾对外交通的实效。嘉庆十四年,淡水乡耆卢允霞等赴省巡抚部院呈请要求开放淡水之八里坌口与厦、蚶船只

通行贸易,以利民便。然而,当时福建省布政司除了议照旧例,准其添造社船,贩买米石外,并未同意其请求<sup>②</sup>。道光十五年刊行的《彰化县志》封域志“海道”条下记道:“鹿港向无北郊,船户贩糖者仅到宁波、上海;其到天津尚少。……近年四五月时,船之北上天津及锦、盖诸州者渐多”;又称“鹿港泉、厦郊船户欲上北者,虽由鹿港聚载,必仍回内地各本澳,然后沿海北上”。据此,则设口对渡的有关规定到道光年间似仍在实行。道光四年,政府又开设噶玛兰之乌石港(即头围)为正口,这当然与噶玛兰的开发有关。同年,又增设彰化之五条石港为正口。

除了上述五个正口外,当时岛上还有其他的一些港口,如淡水之大垵、后垵、中港、竹塹、南嵌、大鸡笼;彰化之水里、嘉义之笨港、猴树、盐水港;台湾县之大港;凤山之东港、茄藤、打鼓、蜆港,等等。当然,这些港口“俱为私口,例禁船只出入”。然而,也有不少船只为了逃避配运官谷,不由正口挂验,而从各私口偷越,装载货物,令官方无从稽查。所以,这些私口实际上也是台湾岛上对外交通的一个重要组成部分。

### 三、晚清台湾的开发与对外交通

1842年《南京条约》的签订标志着中国开始进入半封建半殖民地社会。西方列强用炮舰政策强迫中国打开了大门,在开放口岸,对外通商的同时,客观上也把封闭已久的中国与世界市场连在一起。第二次鸦片战争后,淡水、基隆、打狗、安平等增设为通商口岸,对外开放,外商纷纷来台设立洋行,台湾的对外贸易开始迅速发展。与出口密切相关的制糖业、制茶业、樟脑业和采煤业快速发展,岛内的资源得到进一步的开发。

台湾清初就是我国主要的产糖区,开港后台糖开始直接销往国外市场。因质量优良,颇受外国消费者的青睐,出口量增长很快。其时正逢国际市场上糖货短缺,供不应求,外商趁此良机把大量台糖运销世界各地。1874至1884年间是台糖外销的全盛时期,年平均外销额达46万担,最多时达75万多担。与制糖业不同,制茶业可以说是台湾开港后新兴的产业。1862年,宝顺洋行的John Dodd到台北考察商务,发现该地宜于植茶,遂从福建安溪运来茶苗,分给淡水附近的农民,并给予贷款,鼓励种植。后来,又从大陆聘来茶师在大稻埕焙制茶叶。台茶属乌龙茶,具有浓郁的芬香,在美国大受欢迎,销路极为畅旺。茶叶出口带来的厚利也刺激了农民种茶的积极性。1878年淡水海关贸易报告中记道:“在大稻埕附近目力所及的山上,大约十五年之前连一株茶树的样子也难见到,而现在几乎每一片山坡都盖满了茶树的绿叶。甚至远达番界边缘的内山,在新垦的土地上也可见到小小的一块块的茶园。”<sup>③</sup>樟脑为台湾的特产,在人造樟脑出现之前,台湾的樟脑占世界樟脑总产量的70%~80%。樟脑系由樟树的木头熬制而成,主要产于台湾北部,出口的樟脑经由香港再销往欧美各地。1890年前后利用樟脑制造无烟火药及赛璐璐的试验获得成功,樟脑成为一种重要的化工原料,销量激增。据估计,1894年台湾制脑业的工人为13 149人,在平时至少亦有数千人<sup>④</sup>。煤炭也是产于台湾北部,质地优良,曾引起外人的觊觎。1875年清政府根据李鸿章、沈葆楨等人的建议,在台湾基隆设立西式煤厂,雇洋人,购洋器,用洋法开采台湾煤矿。台湾官煤厂为当时全国最先进煤矿企业之一,所产煤炭除了供应福州马尾造船厂之外,也销售到上海、香港及国外其他地区。下表为晚清台湾历年主要出口货物的输出量和出口总货值,表中货物出口量值的增加反映出此一时期台湾地方产业开发与经济发展的概况。

同治十三年日本侵台事件发生之后,清廷治台政策转趋积极,在沈葆楨的奏请之下,于光绪元年下谕:“所有从前不准内地民人渡台各例禁,着悉与开除。其贩卖铁、竹两项,并着一律

弛禁,以广招徕”<sup>⑤</sup>。给岛上对外交通带来不便的口岸间对渡的限制性规定当然也不复存在了。接着,沈氏实行开山抚番,揭开了台湾近代化建设的序幕。此后,沈葆楨的继任者丁日昌又在厦门、汕头及香港等地设立招垦局,由政府提供路费,贷予资金,招徕移民,开发台湾内山地区。1885年中法战争结束后,台湾正式建省。首任台湾巡抚刘铭传在军事、行政、经济、文化等各领域进行了一系列的改革和建设,在甲午战争之前,台湾已经成为全国最先进的省份之一。

晚清台湾主要出口货物数量及出口总货值表(1867—1894)

年 份	红 糖 (担)	茶 叶 (担)	樟 脑 (担)	煤 炭 (吨)	出口总货值 (海关两)	货值指数 1873 = 100
1867	221 695	2 031	5 071	12 855	883 619	60
1868	255 927	3 962	15 254	25 382	884 023	60
1869	257 683	5 469	15 305	14 724	956 004	65
1870	552 799	10 540	16 844	7 553	1 651 987	112
1871	557 310	14 868	9 692	18 663	1681 509	114
1872	611 007	19 531	11 362	40 215	1 879 081	88
1873	490 324	15 609	10 755	45 158	1 475 388	100
1874	672 677	24 610	12 079	15 214	1 813 056	123
1875	481 944	41 573	7 139	27 665	1 898 643	129
1876	851 488	58 905	8 795	31 593	2 629 027	178
1877	567 582	69 231	13 177	28 948	2 757 717	187
1878	391 584	80 261	13 815	25 788	2 788 673	189
1879	701 684	85 033	11 147	28 823	4 125 126	280
1880	997 625	90 476	12 335	24 654	4 874 355	330
1881	718 585	96 446	9 594	46 178	4 160 960	282
1882	573 145	90 303	4 934	42 202	4 050 154	275
1883	734 653	99 050	3 086	31 818	4 113 833	279
1884	897 110	98 674	462	30 933	4 165 314	282
1885	500 876	122 730	3	5 767	3 819 763	259
1886	362 825	121 287	1 275	16 659	4 485 945	304
1887	522 942	126 442	2 756	12 301	4 562 478	316
1888	615 830	135 741	3 836	26 639	4 543 406	308
1889	544 244	130 708	4 179	43 419	4 411 069	299
1890	676 773	128 629	7 241	23 518	5 255 880	356
1891	545 347	135 753	18 837	27 950	4 735 628	321
1892	558 633	137 059	17 541	14 503	4 959 829	336
1893	480 527	163 952	33 318	21 747	6 336 580	429
1894	671 969	154 425	39 547	24 243	7 245 035	491

本表根据李祖基:《近代台湾地方对外贸易》(江西人民出版社,1986年)第二章、第三章相关表格编制而成,资料主要源自海关贸易报告与贸易统计(《Trade Reports》和《Trade Returns》)及英国驻台湾领事商务报告(《Commercial Reports》)。

加强台湾的防卫,改变台湾孤悬海外,交通落后的局面,发展和加强台湾的对外联系,尤其是与大陆之间的联系,以杜绝列强的觊觎之心一直是近代化进程中历任闽台官员主政的重点。光绪七年,福建巡抚岑毓英为解决海峡两岸信息交通问题商请福建船政大臣派拨琛航、永保两轮船循环往返于两岸之间,以速文报,并准搭载人货。其后又增派伏波、万年青两轮,以速邮

递。光绪十一年,刘铭传以飞捷、威利、万年青航行于台湾与大陆各港口。翌年(1886)六月,刘氏募得民资40万元,另加官资10万元在台北大稻埕设立商务局,购买驾时、斯美两轮船往来于上海、香港间,并远航新加坡、西贡、吕宋等处<sup>⑤</sup>。邵友濂继任台湾巡抚后这项官营的轮船业务被废止,其主要原因可能是由于经济绩效不佳。

在开港之前,台湾岛上对外交通的港口,包括鹿耳门、鹿港、八里坌等正口以及上文提及的众多私口成点状分布于台湾西北沿岸。咸丰年间,浊水溪泛滥,鹿港港口淤塞,通航功能受到严重影响,加之同治初年开港之后,规定淡水、基隆及打狗、安平四口为通商口岸,船只人员的往来、商品货物的进出主要通过这四个口岸进行,并渐渐形成了以打狗(包括安平)和淡水(包括基隆)为中心的南北两个货物集散地,前往鹿港的商船日渐减少,昔日台湾中部最繁华的对外交通的港口衰落了<sup>⑥</sup>，“一府二鹿三艋舺”的局面结束了。

台湾的开发最先从南部开始,然后向北逐渐拓展,台湾地方的经济重心亦随着开发范围的推进缓慢地由南向北移动。然而,迄至开港之初,岛内经济的重心还是偏于南部。以海关统计的贸易额为例,1864年打狗和安平的货物月平均输出额为17381英镑,而淡水和基隆仅为9446英镑,前者几乎为后者的二倍<sup>⑦</sup>。不过,随后由于茶业的兴起、煤矿的开发、樟脑业的发展,北部地区的土地和资源得到了前所未有的开发和利用,经济蓬勃发展起来,所产“米、茶、油、煤、硫磺、樟脑、靛青、木材等,每年二三百万金”,“成为富庶甲于全台的菁华所萃之地”<sup>⑧</sup>。1881年淡水口岸的进出口总货值已超过打狗口岸的进出口总货值,这是台湾经济发展的一个转折点。1893年淡水口岸的进出口总货值达7720910海关两,相当于南部打狗口岸的2.34倍<sup>⑨</sup>，“全台通商在台北者恒十之七、八,而在台南者只二、三”<sup>⑩</sup>。北部地区已取代南部成为台湾岛上经贸和对外交通的重心。

开港后,对外贸易的扩张,经济的发展,人员货物进出的数量超过以往任何时期,台湾岛上对外的航运交通也出现了空前的繁盛。

如前所述,开港以前台湾的贸易对象主要是大陆沿海各省,执海峡两岸贸易和航运业牛耳的是以“郊商”为主的华商。开港后,外国商业资本进入岛内,在控制了台湾对外贸易的同时,也将其势力向海峡两岸之间的海上运输业方面扩张。由于外商资本雄厚,外船装载量大,不仅安全迅速,而且其所载的货物可以向保险公司投保,享有华商所没有的种种特权,华商难以与其抗衡。到后来,外商又将帆船弃置不用,换成轮船,行郊等华商的旧式民船愈益相形见绌。

1871年,香港的英商德忌利士轮船公司(Douglas Steamship & Co.)开辟了香港—汕头—厦门—安平—淡水的定期航线,每两星期一次,后增加到四天一个班期<sup>⑪</sup>,台湾与大陆之间交通航运的大权开始渐渐落入外商之手。“这些轮船从香港和汕头运来大量的原来是由民船运到台湾来的货物,经营台湾与大陆之间贸易的民船数量逐年减少”<sup>⑫</sup>。以台湾南部的安平、打狗及东港这三个民船来往的主要港口为例,在开港后的最初几年内,进港贸易的民船数量每年平均尚达700艘,至1875年前后,每年平均进港贸易的民船数仅剩下349艘,十来年之间减少了一半<sup>⑬</sup>。不仅如此,自1870年开始外国轮船还直接从台湾载糖运往宁波、上海及华北各口,华商的生意和华船的运输皆大受影响。1877年海关贸易报告指出:“轮船的运输理所当然地吸引了大部分原来由民船输出的糖货,民船的贸易大幅度减少”<sup>⑭</sup>。1883年自打狗口岸输出的934587英担红糖中,外船运走的达874587英担,占93.6%;民船运走的为60000英担,占6.4%<sup>⑮</sup>。1888年台糖的总产量共约770000英担,由民船输出者37000英担,仅占4.8%<sup>⑯</sup>。

面对外国轮船独揽台湾海峡交通航运大权的局面,中国轮船招商局于1880年曾派船参加台湾航运,与外商竞争,然因未能获利,于次年即告收兵。1886年刘铭传说立商务局之后也拟



雇船航行台湾—厦门—汕头—香港航线,再次与外国轮船公司较量。德忌利士轮船公司闻讯后,恐利权被夺,乃抢先邀集闽厦茶栈商人议立合同,订以三年为期:凡有茶叶统归德忌利士公司轮船运载,每件25箱仅收水脚银1角,茶箱水脚银5分,铅锡纸料每担水脚银1角,不准配运别家轮船过台,茶叶不准配运别船来厦。否则,即照所装箱件之水脚银补出,罚赏德忌利士轮船公司。而且,在春秋台茶开市之时还将茶帮人客载搭船价由洋银4元减为2元<sup>⑧</sup>。结果,商务局无法与之竞争,德忌利士轮船公司遂得继续独揽利权。当时《申报》在评论中称德忌利士公司的这一做法为“一网打尽”、“算无遗策”<sup>⑨</sup>。

据海关统计,自1886至1894年在台湾南北口岸登记的帆船、轮船进出口吨位中,以英国船为最多,总计达1 345 490吨,占66.2%;其他国家为328 263吨,占16.2%;而中国船为357 714吨,仅占17.6%<sup>⑩</sup>。外国势力对晚清台湾海上商务交通与航运的控制于此可见一斑。

## 结 语

交通是社会经济的一个重要组成部分,一个地方交通的发达与否与该地方开发的程度及经济发展的水平息息相关。

清初台湾大部分土地尚未开发,经济相对比较落后,客观上限制了岛上对外交通的规模。以鹿耳门作为岛上唯一的对外交通口岸与台湾当时经济发展的水平大体上是相适应的。自康熙晚期开始,随着大陆移民渡台的增多,台湾土地的开发,特别是中、北部的开发全面展开,原来鹿耳门与厦门单口对渡的对外交通模式渐渐已无法满足岛内经济发展的需求。清政府“顺舆情,资民便”,相继于中、北部开设了鹿港、八里坌、五条石、乌石港等作为对外往来的口岸,岛上对外交通有了较大的发展。晚清通商口岸的开放以及清政府治台政策的转趋积极,使台湾岛上对外交通的格局有了新的变化。糖、茶、樟脑、煤矿等产业兴起,对外贸易的扩张,台湾对外交通商务航运出现了空前的繁盛。然而,由于中国当时的积贫积弱,以及西方列强的侵略,台湾岛上对外的交通航运基本上为外国公司所把持。

### 注释:

①③蒋毓英:《台湾府志》,卷之七,田土;厦门大学出版社,1985年,73页。

②施琅:《壤地初辟疏》,《靖海纪事》,福建人民出版社,1993年,129页。

④同①,卷之五,风俗,56页。

⑤陈文达:《台湾县志》卷十艺文志,公移。

⑥杨文魁:《台湾纪略碑文》,见高拱乾:《台湾府志》卷十,艺文志。

⑦⑨高拱乾:《台湾府志》卷七风土志,气候。

⑧陈文达:《凤山县志》卷二规制志,衙署。

⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯周钟瑄:《诸罗县志》卷七兵防志,总论。

⑰⑱⑲⑳㉑郁永河:《裨海纪游》,台湾文献丛刊第44种,32页、16页、17页、21页、22页、26页。

㉒黄叔瓚:《台海使槎录》卷五“番俗六考”。

㉓蓝鼎元:《与吴观察论治台湾事宜书》,《鹿洲全集》,

蒋炳钊等点校,厦门大学出版社1995年版,49页。

㉔陈瑛:《陈清端公文选》,台湾文献丛刊第116种,11页。

㉕②③周元文:《台湾府志》卷十,艺文志。

㉖④⑤⑥周钟瑄:《诸罗县志》卷七兵防志,总论。

㉗⑦⑧尹章义:《台北平原拓垦史研究(1697-1772)》,见氏著《台湾开发史研究》,联经出版事业公司1989年出版。

㉘⑨清会典台湾事例》,台湾文献丛刊第226种,43页。

㉙⑩余文仪:《续修台湾府志》卷四赋役(一),土田;并参见叶大沛:《鹿港发展史》第二章“兴起”,左羊出版社1997年版。

㉚⑪关于台北平原的开发,请参阅尹章义:《台北平原拓垦史研究(1697-1772)》一文。

㉛⑫沈起元:《条陈台湾事宜状》,载《台湾理蕃古文

- 书》，成文出版社有限公司印行，1983年，75页。
- ③沈起元：《条陈台湾事宜状》，载《台湾理蕃古文书》，成文出版社有限公司印行，1983年，75页。
- ④《大清高宗纯皇帝实录》卷100、卷265、卷292；关于三次开放台民搬眷来台之事参阅李祖基：《论清代移民台湾之政策》，载《历史研究》2001年第3期。
- ⑤余文仪：《续修台湾府志》，卷二规制，水利。惟据叶大沛在《鹿港发展史》一书中所作考证，施厝圳兴筑时间似应在雍正年间。
- ⑥陈培桂：《淡水厅志》卷三建置志，水利。
- ⑦⑧⑨陈培桂：《淡水厅志》卷三建置志，水利；所谓“水分”的甲数并不是土地面积的单位，而是圳头分流处流水量的单位。通常一甲水分的流水量可灌溉五甲的田地。参见尹章义：《台北平原拓垦史研究（1697-1772）》。
- ⑩⑪尹章义：《台北平原拓垦史研究（1697-1772）》。
- ⑫陈培桂：《淡水厅志》卷三建置志，水利。
- ⑬连横：《台湾通史》卷二十七农业志，商务印书馆，1983年版，455~456页。
- ⑭《闽浙总督富勒浑奏折》（移会抄件），转引自叶大沛前揭书，178页。
- ⑮《请设鹿港正口疏》，周玺：《彰化县志》第十二卷艺文志。
- ⑯⑰《福建沿海航务档案》抄本（嘉庆朝），福建师范大学图书馆藏，谢必震教授提供。
- ⑱《大学士阿桂等奏折》，《明清史料》戊编第四本，312页。
- ⑲陈衍：《福建通志台湾府》，台湾文献丛刊第84种。
- ⑳嘉庆二十一年郑捧日撰《重修鹿溪圣母宫碑记》，碑末所题鹿港“八郊”名称，见叶大沛：《鹿港发展史》第三章“鼎盛”。
- ㉑㉒《清高宗实录选辑》，台湾文献丛刊第186种，676页；周凯：《厦门志》卷五，船政略。
- ㉓《Trade Reports》Tamsui（《淡水海关贸易报告》），1880，P.199。
- ㉔林满红：《茶、糖、樟脑业对晚清台湾社会经济的影响》，载《台湾银行季刊》第28卷第4期。
- ㉕《清德宗实录选辑》，台湾文献丛刊第193种，2页。
- ㉖台湾省文献委员会编印：《重修台湾省通志》卷四经济志交通篇，第一册，644页。
- ㉗参见叶大沛：《鹿港发展史》第四章“衰退”。
- ㉘《Commercial Reports》Tamsuy（《英国领事商务报告》），1864，P.224；参见李祖基：《近代台湾地方对外贸易》，江西人民出版社1986年版，第二章。
- ㉙林达泉：《全台形势论》，转引自连横《台湾通史》，商务印书馆，1983年版，648~649页。
- ㉚㉛李祖基：《近代台湾地方对外贸易》，江西人民出版社，1986年版，111页、101~104页。
- ㉜聂宝璋编：《中国近代航运史资料》第一辑上册，上海人民出版社，1983年版，384页。
- ㉝《Commercial Reports》Taiwan，1880，P.116。
- ㉞《Trade Reports》Takow，1876，P.105。
- ㉟《Trade Reports》Taiwan，1877，P.165。
- ㊱《Commercial Reports》Taiwan，1883，P.290。
- ㊲《Commercial Reports》Taiwan，1888，P.2。
- ㊳㊴《清季申报台湾纪事辑录》，台湾文献丛刊第247种，1121~1122页。

[责任编辑：陈孔立]